



Le réseau
de transport
d'électricité

Reconstruction partielle de la ligne aérienne 225 000 volts RUEYRES - SAVIGNAC

APPROBATION DU PROJET D'OUVRAGE

NOTE DE PRESENTATION

REGIONS AUVERGNE RHÔNE ALPES ET OCCITANIE

Communes de Brommat, Argences-en-Aubrac,
Cantoin, Paulhenc, Sainte-Marie, Neuvéglise-sur-
Truyère, Cussac, Les Ternes, Paulhac, Tanavelle,
Roffiac, Andelat, Coltines et Talizat

Départements de l'Aveyron
et du Cantal

Juillet 2023

Avant-propos

Le présent dossier porte sur le projet de reconstruction partielle de la ligne électrique aérienne à 225 000 volts RUEYRES - SAVIGNAC par remplacement d'environ 76 % de ses supports et ses câbles.

Ce projet concerne les départements de l'Aveyron et du Cantal et les régions Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes.

Initialement dédiée à l'évacuation de la production hydraulique de la centrale de Brommat et à l'alimentation électrique de l'est du Cantal, cette ligne électrique a aujourd'hui pour fonction complémentaire l'évacuation de la production d'origine ENR du secteur.

D'environ 46 km de long, ce projet attendu pour fin 2026 est estimé à 25,8 M€.

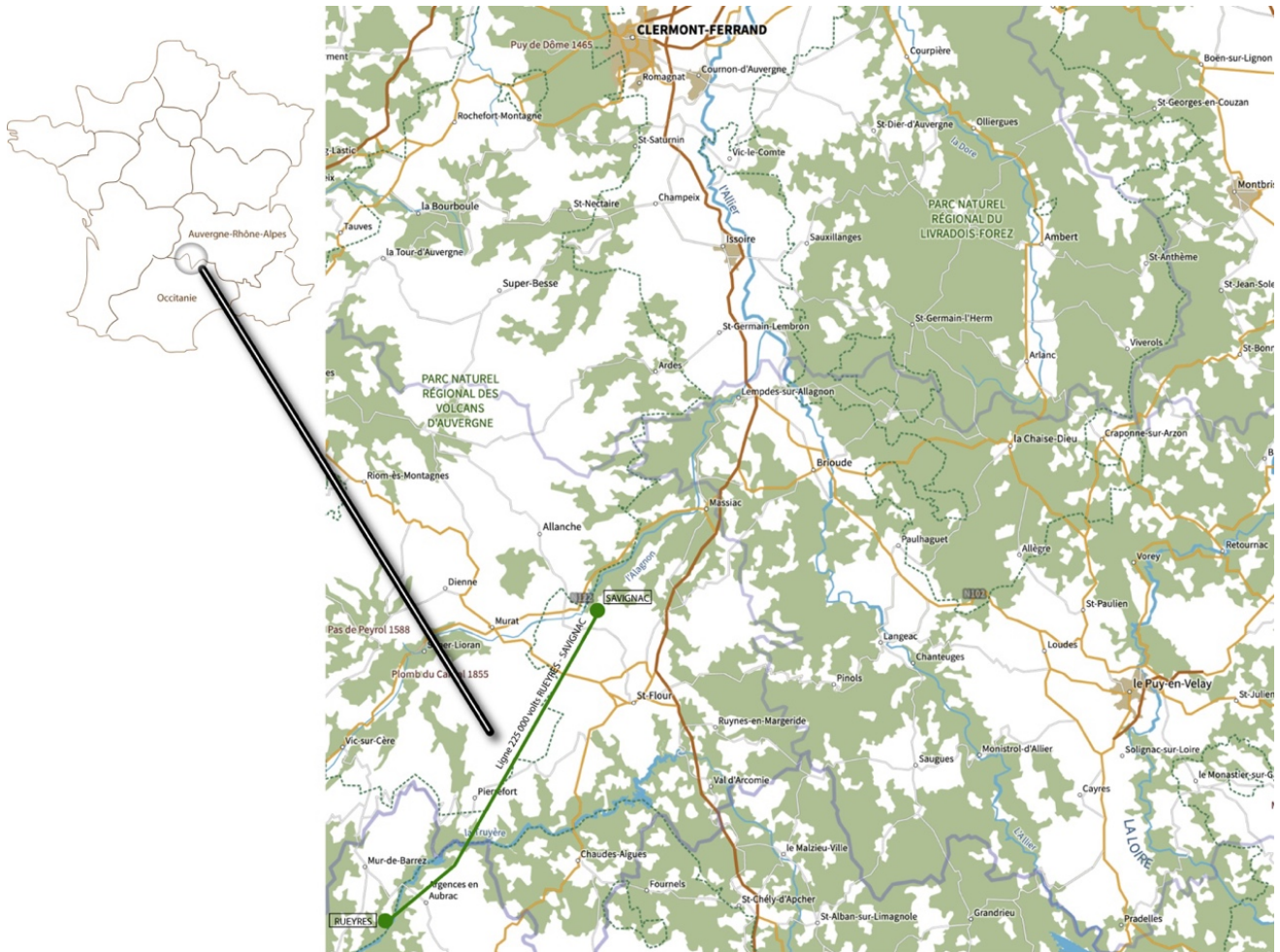
Le présent document décrit les caractéristiques principales du projet. Il est joint au dossier de **demande d'Approbation du Projet d'Ouvrage (APO), préalable et nécessaire à la réalisation du projet de reconstruction partielle de la ligne aérienne à 225 000 volts RUEYRES - SAVIGNAC.**

Il présente successivement :

Ce document présente successivement :

- l'approbation du Projet d'Ouvrage et les procédures administratives,
- le contexte du projet,
- les dispositions générales des travaux,
- les milieux traversés par la ligne aérienne,
- la compatibilité avec les documents d'urbanisme.

Localisation du projet





Vos interlocuteurs

• LE MANAGER DE PROJET RTE

Il est le représentant de la Direction de RTE, maître d'ouvrage du projet. À ce titre, il assure la responsabilité générale du projet, auprès de l'ensemble des acteurs concernés.

Jean-Marie ANNECCA

Centre développement et Ingénierie de Lyon
1 Rue Crepet 69007 LYON

[mail : jean-marie.annecca@rte-france.com](mailto:jean-marie.annecca@rte-france.com)

• LE CHARGE DE CONCERTATION

Le chargé de concertation assiste le manager de projet dans la concertation. Il est chargé du suivi de l'instruction administrative des dossiers.

Benjamin TOGNI

Centre développement et Ingénierie de Lyon
1 Rue Crepet 69007 LYON

Tél. : 06.14.57.20.12

[mail : benjamin.togni@rte-france.com](mailto:benjamin.togni@rte-france.com)

• LE BUREAU D'ETUDES

Le bureau d'études indépendant est mandaté par RTE pour recenser les sensibilités environnementales du territoire du projet, analyser et comparer les différentes solutions par rapport à ses sensibilités et identifier la solution de moindre impact sur l'environnement.

Marielle ESPANEL

10 rue Jules César
13005 Marseille

Tél. : 06.30.80.42.31

[mail : mespanel@hotmail.com](mailto:mespanel@hotmail.com)

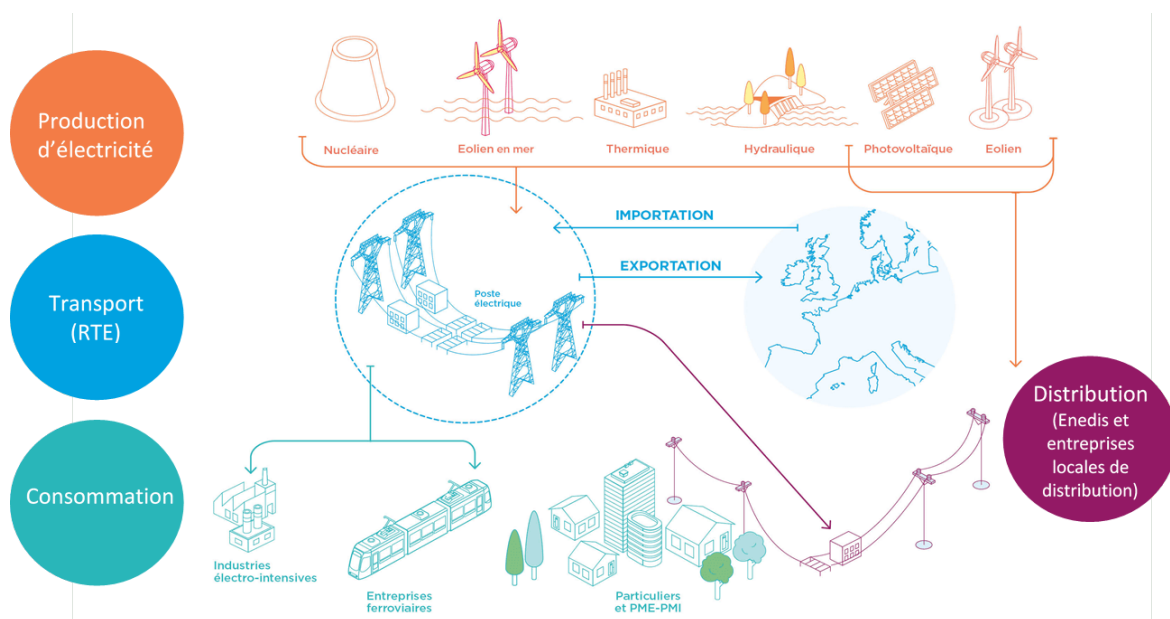
RTE, DES MISSIONS ESSENTIELLES AU SERVICE DE SES CLIENTS, DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE ET DE LA COLLECTIVITE

RTE, gestionnaire du réseau de transport d'électricité français, assure une mission de service public : garantir l'alimentation en électricité à tout moment et avec la même qualité de service sur le territoire national grâce à la mobilisation de ses 9 500 salariés.

RTE gère en temps réel les flux électriques et l'équilibre entre la production et la consommation. RTE maintient et développe le réseau haute et très haute tension (de 63 000 à 400 000 volts) qui compte près de 100 000 kilomètres de lignes aériennes, 7 000 kilomètres de lignes souterraines, 2 900 postes électriques en exploitation ou co-exploitation et 51 lignes transfrontalières.

Le réseau français, qui est le plus étendu d'Europe, est interconnecté avec 33 pays.

En tant qu'opérateur industriel de la transition énergétique neutre et indépendant, RTE optimise et transforme son réseau pour raccorder les installations de production d'électricité quels que soient les choix énergétiques futurs. RTE, par son expertise et ses rapports, éclaire les choix des pouvoirs publics. Pour en savoir plus : www.rte-france.com.



La position de RTE au sein du paysage électrique (RTE, 2022)

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : APPROBATION DU PROJET D'OUVRAGE	7
1 OBJECTIF DE L'APPROBATION DU PROJET D'OUVRAGE	7
2 CONTENU D'UNE DEMANDE D'APPROBATION DE PROJET D'OUVRAGE	8
3 PRISE EN COMPTE DES REGLES D'URBANISME.....	8
4 AUTRES PROCEDURES ADMINISTRATIVES	8
5 CHAMPS ELECTROMAGNETIQUES.....	9
6 PLAN DE CONTROLE ET DE SURVEILLANCE.....	10
DEUXIEME PARTIE : CONTEXTE DU PROJET	11
1 RAISONS DU PROJET	11
2 NATURE ET LOCALISATION DU PROJET	13
3 DESCRIPTION TECHNIQUE DES OUVRAGES.....	17
4 DESCRIPTION DES TRAVAUX	19
5 DONNEES CHIFFREES.....	22
TROISIEME PARTIE : LES MILIEUX TRAVERSES PAR LE PROJET	23
1 LE LINEAIRE DU PROJET.....	23
2 MESURES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER.....	29
3 MILIEU HUMAIN.....	29
QUATRIEME PARTIE : COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME.....	39
1 DOCUMENTS D'URBANISME.....	39

Première partie : approbation du projet d'ouvrage

1 OBJECTIF DE L'APPROBATION DU PROJET D'OUVRAGE

Cette autorisation est requise par l'article L323-11 du code de l'énergie, et sa procédure prévue par les articles R323-25 et suivants du code de l'énergie.

Cette procédure vise à vérifier la conformité du projet avec les règles électriques établies par l'arrêté technique du 17 mai 2001.

Selon l'article R323-28, les dispositions techniques adoptées pour les ouvrages des réseaux publics d'électricité ainsi que les conditions de leur exécution doivent satisfaire aux prescriptions techniques fixées par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'énergie et du ministre chargé de la santé.

Les prescriptions de cet arrêté visent à :

- Éviter que ces ouvrages compromettent la sécurité des personnes et des biens,
- Garantir la sûreté de fonctionnement du système électrique ou la qualité de l'électricité,
- Éviter qu'ils génèrent un niveau de bruit excessif dans leur voisinage,
- Éviter qu'ils excèdent les normes en vigueur en matière d'exposition des personnes à un rayonnement électromagnétique.

Le respect de ces prescriptions sera présenté dans la suite de la note de présentation.

A la suite d'une modification substantielle concernant un ouvrage existant, en fonction des enjeux pour la sécurité des personnes et des biens, la sûreté de fonctionnement du système électrique ou la qualité de l'électricité, certaines prescriptions de cet arrêté sont applicables à l'ensemble de l'ouvrage ou seulement à ses parties nouvelles ou modifiées.

La note d'information de la Direction Générale de l'Énergie et du Climat du 03 février 2023 présente les travaux qui peuvent être dispensés d'une approbation préalable du Préfet.

Dans le cadre de ce projet, l'approbation du projet d'ouvrage concernera un tronçon reconstruit situé entre les supports 409 et 274.

Les autres travaux prévus sur l'ouvrage (remplacement du support 441 et des supports 434,432,430, 429, 428 et 426 par 5 nouveaux supports) sont dispensés d'approbation du projet d'ouvrage au titre du cas 10 de dispense de la note du 03 Février 2023 (déplacement ou dépose et remplacement d'un pylône sans rapprochement aux obstacles sur la même parcelle cadastrale ou sur une parcelle voisine).

2 CONTENU D'UNE DEMANDE D'APPROBATION DE PROJET D'OUVRAGE

Selon les Articles R323-26 et R323-27 du code de l'énergie, lorsque les travaux sont soumis aux dispositions de la première phrase du premier alinéa de l'article R. 323-26, le maître d'ouvrage adresse au préfet une demande d'approbation accompagnée d'un dossier comprenant :

- Une note de présentation décrivant les caractéristiques principales du projet ;
- Une carte à une échelle appropriée sur laquelle figure le tracé de détail des canalisations électriques et l'emplacement des autres ouvrages électriques projetés ;
- Et lorsqu'elle est requise par le code de l'environnement une étude d'impact, lorsqu'elle n'a pas encore été produite en application des articles R. 323-5 et R. 323-6 ou d'une autre procédure.
- Tous documents de nature à justifier la conformité du projet avec la réglementation technique en vigueur.

Après le dépôt du dossier de demande, le Préfet consulte les maires des communes concernées, les gestionnaires des domaines publics, ainsi que ses services. Ensuite, il délivre une autorisation dans les trois mois.

3 PRISE EN COMPTE DES REGLES D'URBANISME

L'article R.425-29-1 du Code de l'urbanisme dispense de déclaration préalable et de permis de construire les lignes électriques ayant fait l'objet de l'approbation prévue à l'article L. 323-11 du code de l'énergie « **dès lors que sont prises en compte les règles du code de l'urbanisme applicables à ce projet** ».

Le présent projet est en conformité avec les règles du code de l'urbanisme qui lui sont applicables. Le détail de cette compatibilité est présenté en Quatrième partie.

4 AUTRES PROCEDURES ADMINISTRATIVES

Selon l'article R323-26 du Code de l'énergie, l'approbation d'un projet d'ouvrage est délivrée « sans préjudice des conditions prévues par d'autres réglementations », l'approbation ne porte donc que sur le champ qu'elle couvre et pas sur les procédures qui relèvent d'autres réglementations, celles-ci sont indiquées pour mémoire et pour offrir une vision globale des démarches de RTE.

Le présent projet, ne nécessitera pas de demande d'autorisation de défrichement.

Par ailleurs, les impacts résiduels du projet étant non significatifs, aucun dossier de demande de dérogation pour destruction d'individus et/ou d'habitats protégés ne sera déposé.

5 CHAMPS ELECTROMAGNETIQUES

Réglementation en vigueur

En juillet 1999, le Conseil des Ministres de la Santé de l'Union Européenne a adopté une recommandation¹ sur l'exposition du public aux CEM. La recommandation, qui couvre toute la gamme des rayonnements non ionisants (de 0 à 300 GHz), a pour objectif d'apporter aux populations « *un niveau élevé de protection de la santé contre les expositions aux CEM* ». A noter que les limites préconisées dans la recommandation sont des valeurs instantanées applicables aux endroits où « *la durée d'exposition est significative* ».

	Champ électrique	Champ magnétique
Unité de mesure	Volt par mètre (V/m)	micro Tesla (μT)
Recommandation Européenne Niveaux de référence mesurables pour les champs à 50 Hz	5 000 V/m	100 μT

La France applique cette recommandation européenne : tous les nouveaux ouvrages électriques doivent ainsi respecter un ensemble de conditions techniques définies par un arrêté interministériel. Celui en vigueur, l'arrêté technique du 17 mai 2001, reprend (article 12 bis) les limites de 5 000 V/m et de 100 μT , issues de la Recommandation européenne.

Le dispositif des plans de contrôle et de surveillance des CEM, mis en place par le décret n° 2011-1697 du 1er décembre 2011, étend la limite de 100 μT à l'ensemble du réseau et permet de vérifier par des mesures directes et indépendantes que ces valeurs sont également respectées dans les zones fréquentées régulièrement par le public.

Valeurs des champs électromagnétiques émis par le présent projet

Le tableau suivant donne les valeurs de champs électriques et magnétiques à proximité d'une ligne aérienne de mêmes caractéristiques que la ligne 225 000 volts RUEYRES - SAVIGNAC, soit une ligne à 1 circuits, avec des conducteurs de type Aluminium acier 570 et ayant une capacité de transit de 1129 A.

Les valeurs maximales données ci-dessous sont calculées pour l'intensité maximale en régime normal d'exploitation², autrement dit la valeur maximale de courant atteinte hors régime d'incident sur le réseau.

¹ 1999/519/CE: Recommandation du Conseil du 12/07/1999 relative à la limitation de l'exposition du public aux CEM de 0 à 300 GHz

² Comme précisé dans l'arrêté du 23 avril 2012, cette intensité correspond au « régime de service permanent » de l'arrêté technique du 17 mai 2001 et tel que défini par la norme CENELEC EN 50341-1 « Lignes aériennes dépassant AC 45 kV » et ses aspects nationaux normatifs ».

Tension 1 x 225 volts	Champ électrique (en V/m)			Champ magnétique (en μT)		
	Sous les conducteurs	à 30 m de l'axe	à 100 m de l'axe	Sous les conducteurs	à 30 m de l'axe	à 100 m de l'axe
Valeurs maximales	1850	250	<10	15	1,5	0,2

Conformément aux normes de mesures³, on donne les valeurs de champs électriques et magnétiques à 1 mètre du sol.

6 PLAN DE CONTRÔLE ET DE SURVEILLANCE

Les articles R.323-43 à R.323-48 du Code de l'énergie, relatifs au contrôle des champs électromagnétiques, précisent que le gestionnaire du Réseau public de transport d'électricité (RPT) doit faire procéder à ses frais à un contrôle du champ électromagnétique toute nouvelle ligne électrique de ce réseau ainsi que toute ligne existante de tension supérieure à 50 000 volts subissant une modification substantielle ou remise en service après un arrêt prolongé de plus de deux ans.

À cette fin, il établit un Plan de contrôle et de surveillance (PCS) de la ligne précisant les parties de l'ouvrage qui sont susceptibles d'exposer de façon continue des personnes à un champ électromagnétique et au droit desquelles des mesures représentatives de ce champ sont effectuées par un organisme indépendant accrédité par le Comité français d'accréditation ou par un organisme d'accréditation reconnu équivalent.

Les données brutes enregistrées à l'occasion de ces mesures sont corrigées, notamment des effets de variation de l'intensité du courant qui circule dans les câbles, afin de refléter les situations les plus pénalisantes qui peuvent être rencontrées en régime normal d'exploitation prévu pour l'ouvrage.

L'intensité maximale en régime normal d'exploitation qui transite dans cet ouvrage aérien est supérieure à 400 A (ampères).

Cette liaison aérienne fera donc l'objet d'un plan de contrôle et de surveillance des ondes électromagnétiques suivant les modalités de l'arrêté ministériel du 23 avril 2012 portant application de l'article 26 du décret n° 2011-1697 du 1er décembre 2011 relatif aux ouvrages des réseaux publics d'électricité et des autres réseaux d'électricité et au dispositif de surveillance et de contrôle des ondes électromagnétiques.

³ Normes CEI 61786, CEI 62110 et UTE C99-132

Deuxième partie : contexte du projet

1 RAISONS DU PROJET

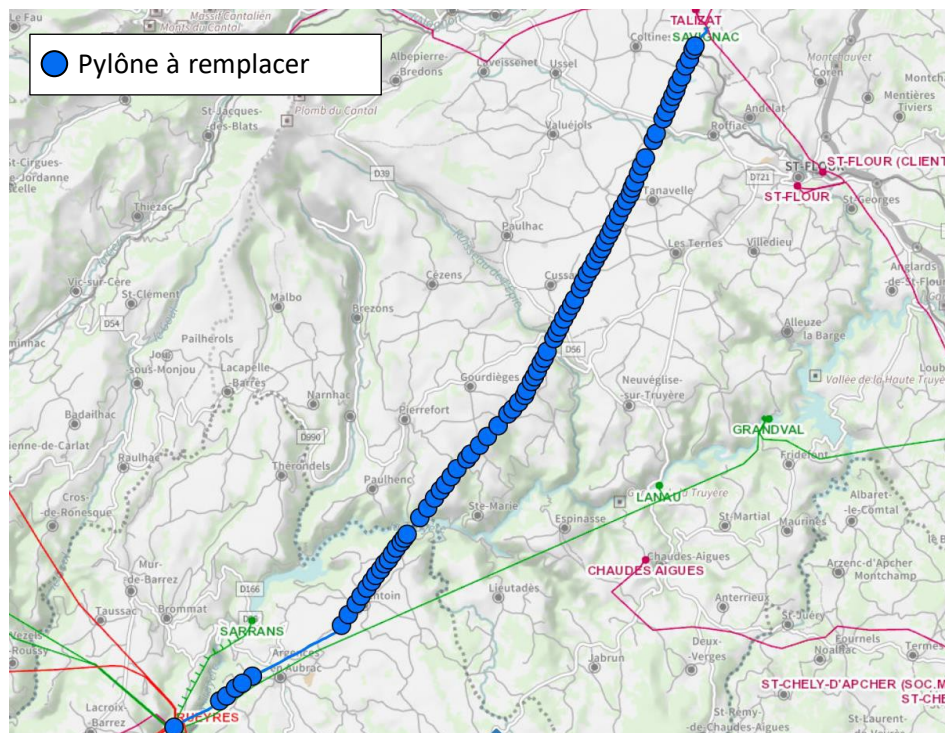
La vallée de la Truyère est un des berceaux de l'industrie hydraulique en France. Les premiers aménagements y ont débuté dans les années 30 (barrages de Brommat et Sarrans) pour se terminer dans les années 1980 avec la création de la Station de Transfert Energie par Pompage de Montézic.

L'énergie produite ne pouvant être intégralement consommée localement, un programme de création de lignes de transport d'électricité a été réalisé.

Depuis le poste de RUEYRES, poste d'évacuation de la centrale hydraulique de Brommat, la ligne RUEYRES-SAVIGNAC, mise en service en 1937, évacue alors cette énergie en direction de la région industrielle du Creusot via Clermont-Ferrand. En 1988, à la suite d'une réorganisation globale du réseau électrique et la création du poste de transformation 225 000 volts/63 000 volts de SAVIGNAC la ligne RUEYRES-SAVIGNAC voit sa tension augmentée à 225 000 volts.

Entre 1935 et 1988, l'ouvrage a très peu évolué malgré la croissance constante de la consommation d'électricité. Elle commence donc à connaître le poids des années :

- les supports d'origine de l'ouvrage (131 sur 169) présentent un état de corrosion avancé, ils doivent tous être remplacés pour assurer la pérennité de l'ouvrage dans le temps.
- les conducteurs d'origine de l'ouvrage (33,6 km sur 46,3 km) font eux aussi état d'une corrosion forte qui met en péril leur tenue mécanique. Ils doivent tous être remplacés.

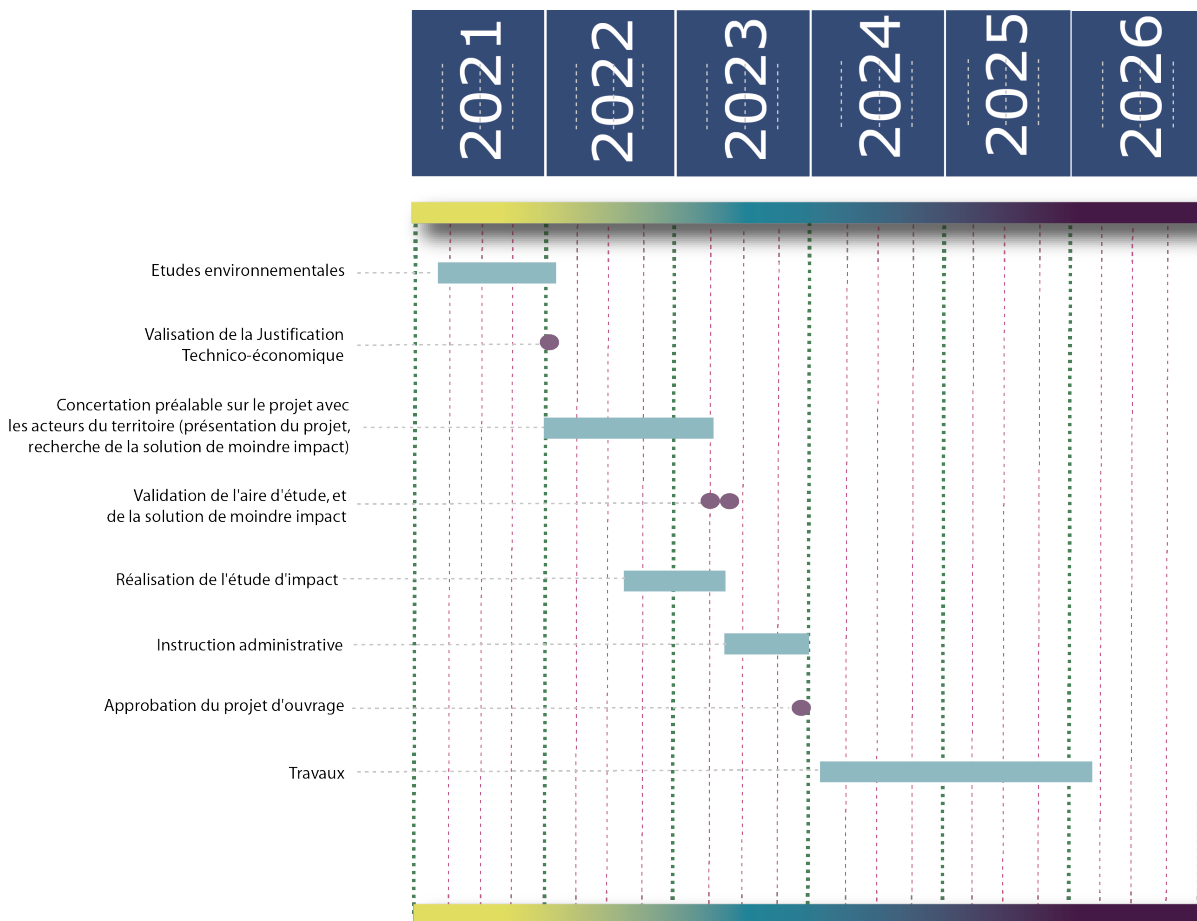


La stratégie retenue est une reconstruction des tronçons vétustes de la ligne 225 000 volts RUEYRES - SAVIGNAC avec une nouvelle répartition des pylônes. Seule une modification de tracé est envisagée entre les supports 294 et 300 afin d'éviter les enjeux liés au bourg de Liozargues. Cette modification de tracé est étudiée dans le cadre des solutions de substitutions (voir partie 6).

La stratégie retenue est compatible avec les objectifs du S3REnR Auvergne-Rhône-Alpes en ce qu'elle permet d'accueillir un développement de la production d'énergies renouvelables. Elle est aussi robuste à une augmentation de la consommation de la zone qui pourrait être liée aux nouveaux usages de l'électricité et au développement du véhicule électrique.

Cette stratégie a fait l'objet d'une Justification Technico Économique (JTE) dont la recevabilité a été prononcée par le ministère de l'énergie le 14 janvier 2022.

Le coût de la solution proposée est estimé à 25,8 M€.



Le coût de ce projet s'élève à 25,8 millions d'euros aux conditions économiques de 2023.

2 NATURE ET LOCALISATION DU PROJET

Le présent dossier porte sur le projet de reconstruction partielle de la ligne aérienne à 225 000 volts RUEYRES - SAVIGNAC.

Pour ce projet, la solution **validée lors de la phase de concertation** est la reconstruction des parties vétustes de la ligne, avec une nouvelle répartition des supports permettant :

- une **réduction du nombre de supports** (- 44 supports) ce qui limite l'emprise au sol de l'ouvrage,
- des **possibilités d'adaptation** de leur localisation dans l'axe de la ligne pour tenir compte des contraintes écologiques, agricoles ou paysagère tout en permettant un gain financier pour la collectivité,
- de **s'écarter du bourg de Liozargues** (commune de Roffiac) où le tracé actuel surplombe le hameau.

La solution proposée de reconstruction partielle consiste en la réalisation des travaux suivants :

- remplacement de 131 supports vétustes de type « portique haubané » par 87 nouveaux supports normalisés de type C4 (44 supports sont supprimés et non remplacés),
- remplacement des câbles conducteurs sur 33,6 km,
- dépose des supports remplacés.



Portique haubané, supports actuels.

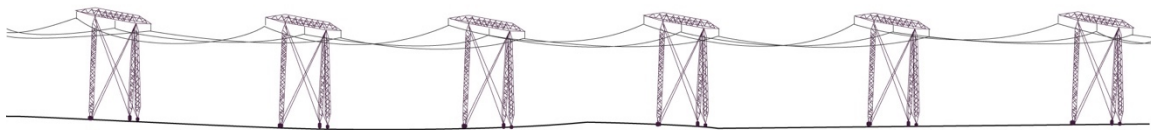


Support normalisé type C4 futur.

Plus concrètement, cette stratégie consiste à reconstruire les portions de l'ouvrage où sont situés les supports et conducteurs à remplacer en utilisant les normes de construction actuelles qui permettent d'optimiser la longueur des portées entre les pylônes et ainsi réduire leur nombre, moyennant une augmentation de leur hauteur.

Les nouveaux supports normalisés de type C4 sont plus hauts que les anciens supports mais avec un empâtement au sol moins important.

Situation actuelle



Situation projetée

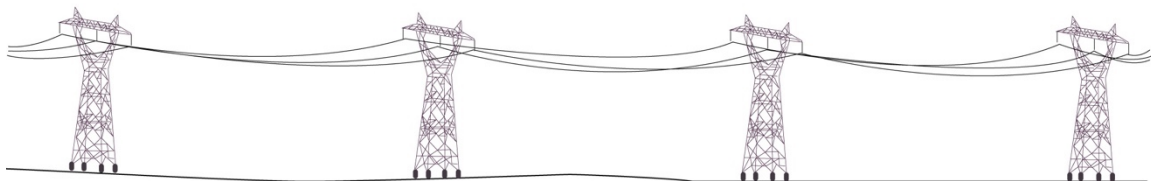


Schéma de la ligne actuelle et future.

Le projet concerne les communes de : Brommat ; Argences-en-Aubrac ; Cantoin ; Paulhenc ; Sainte-Marie ; Neuvéglise-sur-Truyère ; Cussac ; Les Ternes ; Paulhac ; Tanavelle ; Roffiac ; Andelat ; Coltines ; Talizat.

La **majorité des remplacements** de supports a lieu **entre les communes de Talizat au nord et de Cantoin au sud.**

Sur les communes **d'Argences-en-Aubrac et de Brommat**, les travaux, localisés sur quelques tronçons isolés de l'ouvrage, s'apparentent plus à des travaux de **grosses réparations.**

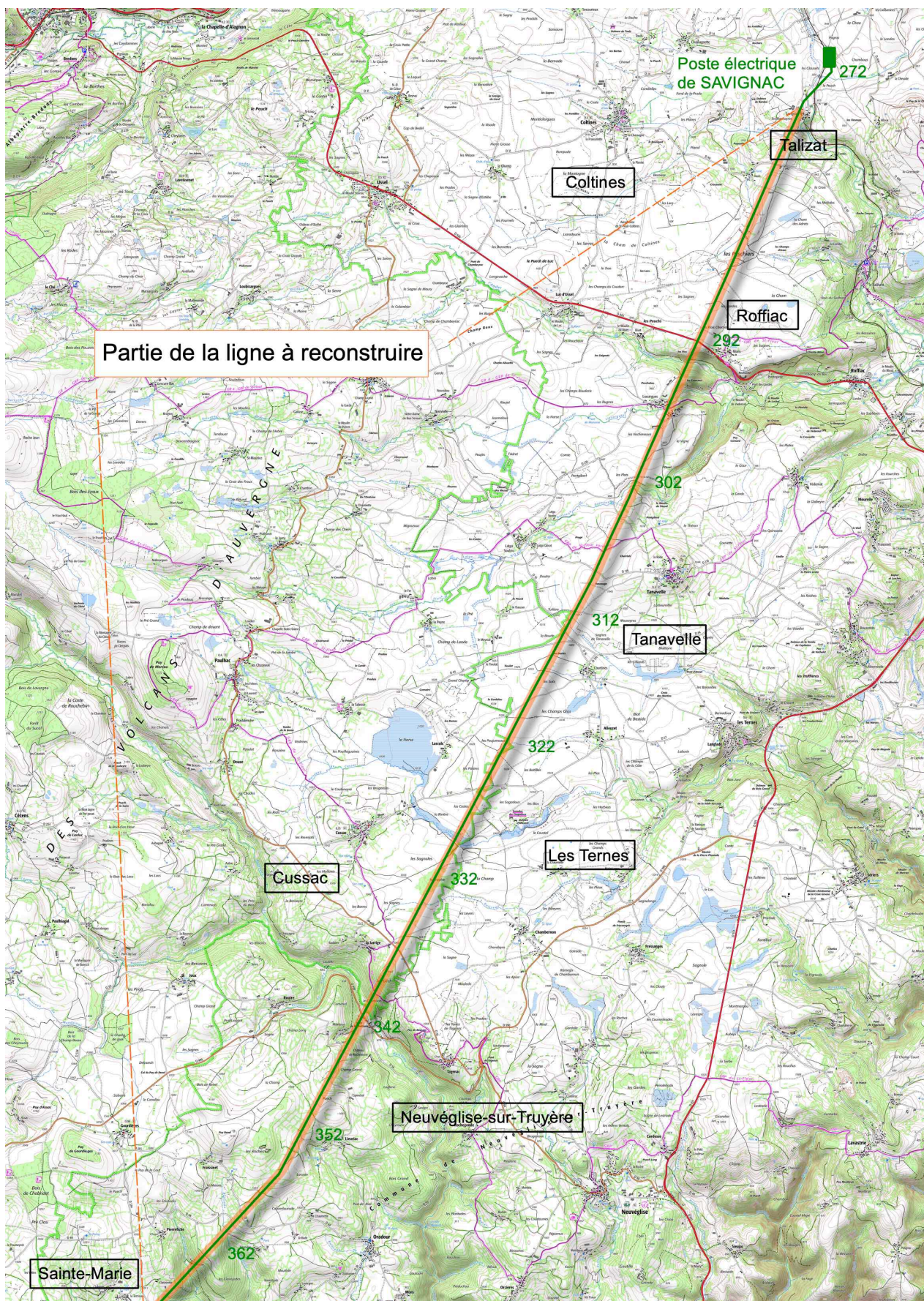
NB : La ligne RUEYRES - SAVIGNAC est actuellement numérotée dans le sens SAVIGNAC vers RUEYRES. A l'issue des travaux, tous les supports seront renumérotés dans le sens alphabétique de la ligne, à savoir de RUEYRES vers SAVIGNAC.

Actuellement, les supports sont numérotés du n°272 au poste de SAVIGNAC au n°441 au poste de RUEYRES.

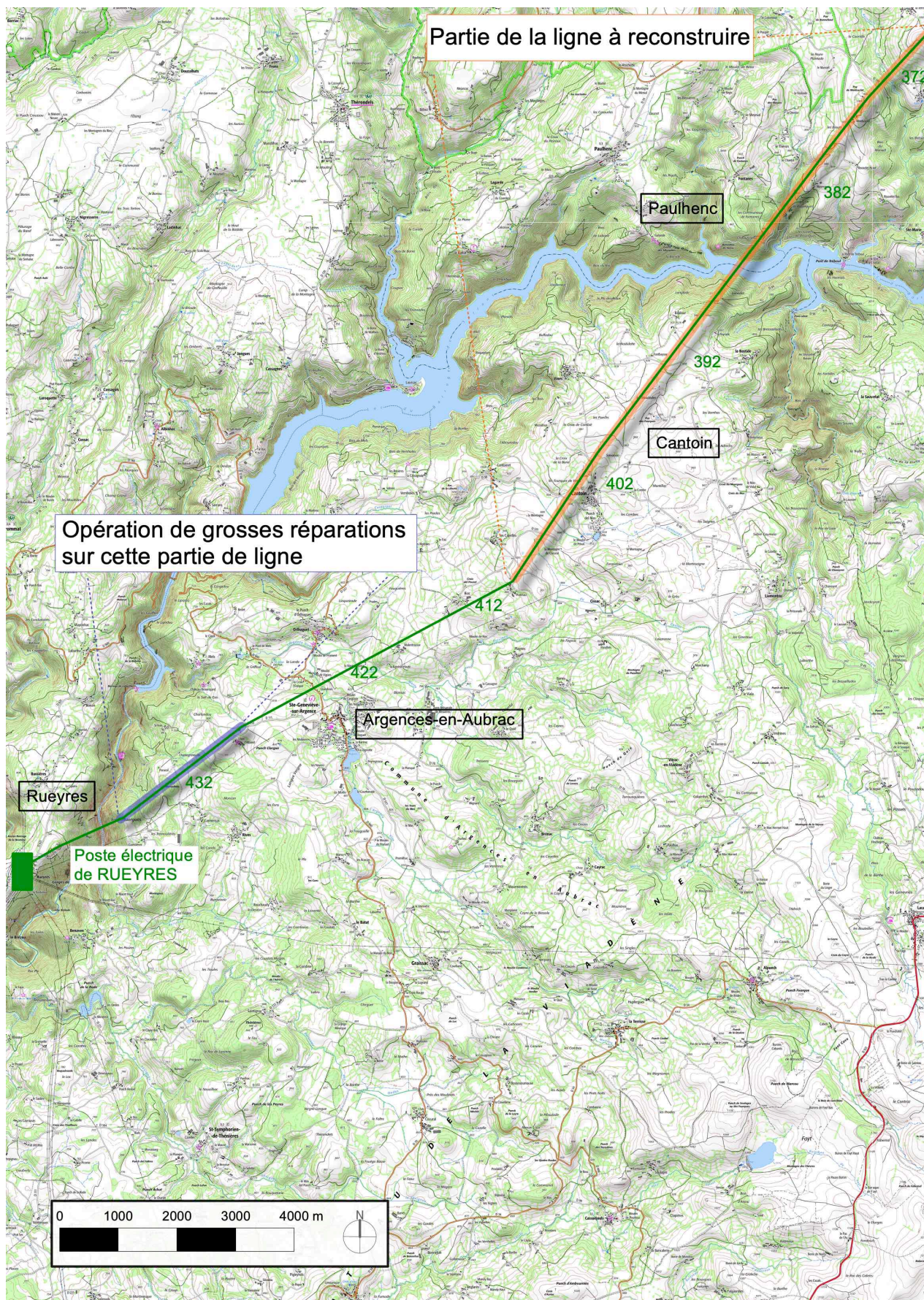
A l'issue des travaux, ils seront numérotés du n°1N (N pour nouveau) au poste de RUEYRES au n°123N au poste de SAVIGNAC.

La carte à suivre mentionne les numéros actuels des pylônes. Dans la suite du document, les numéros de pylônes suivis de la lettre « N » correspondent à la nouvelle numérotation de la ligne.

Travaux sur la partie nord de la ligne RUEYRES-SAVIGNAC (numérotation actuelle)



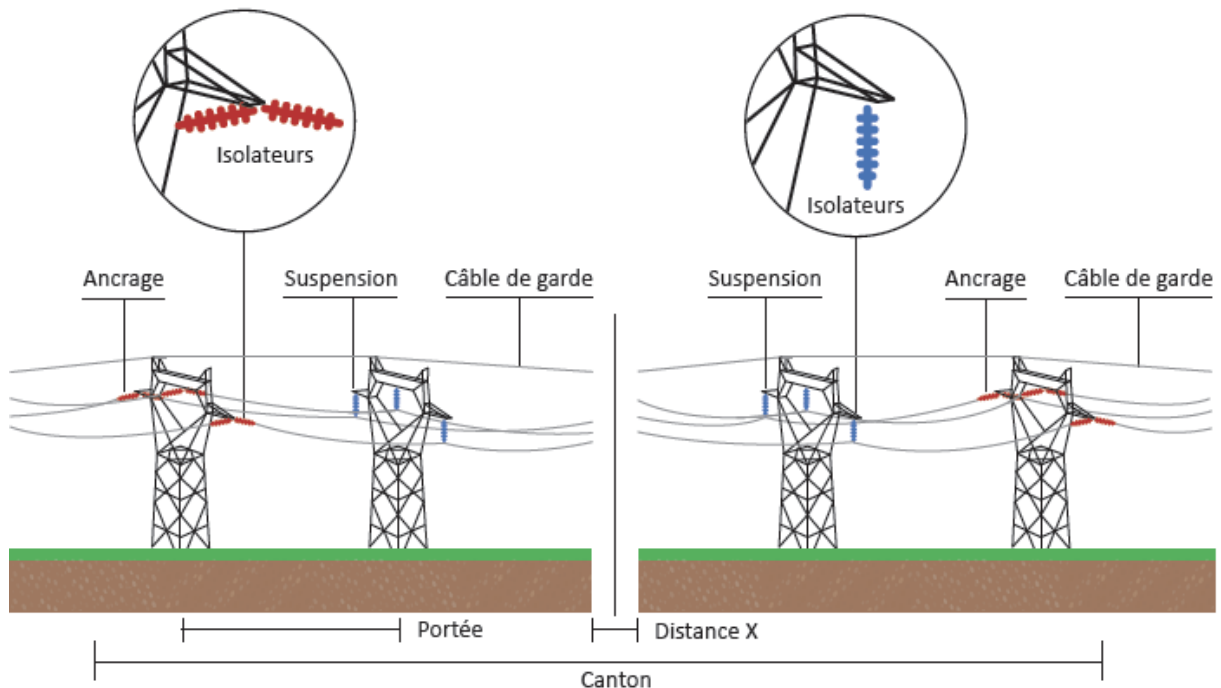
Travaux sur la partie sud de la ligne RUEYRES-SAVIGNAC (numérotation actuelle)



3 DESCRIPTION TECHNIQUE DES OUVRAGES

3.1 Ligne électrique aérienne 225 000 volts

Une ligne électrique aérienne est composée de supports, de câbles conducteurs, de câbles de garde et d'isolateurs.



Une portée est la distance entre deux supports, et on parle de canton entre deux supports d'ancrage.

Les fondations

Les fondations sont les composantes enterrées des lignes électriques aériennes. Leur rôle est d'ancrer au sol la superstructure des pylônes et d'assurer leur stabilité en répondant à des sollicitations d'arrachement et de compression.

L'ensemble pylône et ses fondations compose le support.

Exemple de fondations.



Les pylônes

Leur rôle est de soutenir les câbles et de les maintenir à une distance minimale de sécurité par rapport au sol et aux obstacles environnants, afin d'assurer la sécurité des personnes et des installations situées au voisinage des lignes. Cette distance de sécurité est définie par l'arrêté du 17 mai 2001, fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique.

Le choix des pylônes se fait en fonction des lignes à réaliser, de leur environnement et des contraintes mécaniques liées aux terrains et aux conditions climatiques de la zone.

Les lignes peuvent être simples, c'est-à-dire composées d'un unique circuit électrique ou doubles. Les pylônes ont des silhouettes différentes, liées à la disposition des câbles conducteurs.

Pylône d'ancrage.

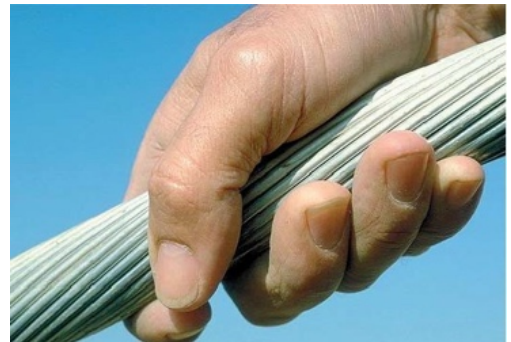


Les câbles conducteurs

Pour transporter le courant, on utilise des câbles conducteurs portés par des supports. Ces câbles sont nus, c'est à dire que leur isolement électrique est assuré par l'air et non par une gaine isolante.

La distance des conducteurs entre eux et avec le sol garanti la bonne tenue de l'isolement. Cette distance augmente avec le niveau de tension.

Câble conducteur aérien.

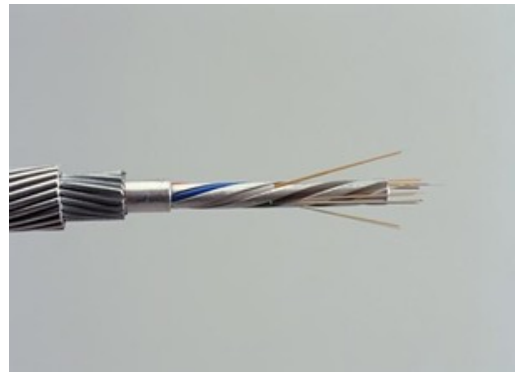


Le câble de garde

Un câble dit « de garde » est également installé sur la ligne. Il est directement raccordé à la partie supérieure des pylônes et est relié à la terre : il protège ainsi les conducteurs des coups de foudre directs.

Ce câble de garde est équipé de fibres optiques permettant d'une part de transporter les informations nécessaires au fonctionnement du réseau de transport d'électricité, et d'autre part, de fournir au territoire la desserte en haut-débit, participant ainsi à la lutte contre la fracture numérique.

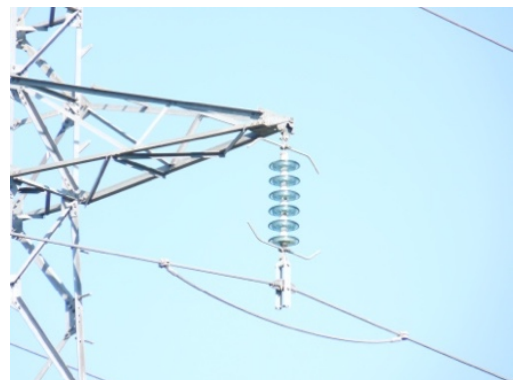
Câble de garde.



Les isolateurs

Les chaînes d'isolateurs, généralement en verre, assurent l'isolement électrique entre le pylône et le câble sous tension. Les isolateurs sont d'autant plus nombreux que la tension est élevée.

Isolateurs.



4 DESCRIPTION DES TRAVAUX

4.1 Aménagement des accès

Le remplacement des pylônes de la ligne aérienne, implique la circulation et l'utilisation d'engins de gros gabarit :

- Camions de livraison et d'évacuation de matériaux,
- Camions pour l'acheminement des tourets de câbles,
- Engins pour la manutention et le déroulage des câbles,
- Pelles mécaniques pour réaliser les fondations des supports,
- Camions-toupie pour la livraison du béton,
- Grues pour le levage des tronçons de supports.

La largeur nécessaire de piste pour la circulation de ces engins est d'environ 3,5 m.

Dans le cas où le site n'est pas accessible par des voies existantes en l'état, l'organisation des accès au chantier s'effectue soit :

- Par réaménagement de chemins existants,
- Par création d'accès,
- Lorsqu'aucun accès n'est envisageable, les supports et le matériel nécessaire aux travaux sont transportés à l'hélicoptère.

Accès provisoire

La majeure partie des pylônes à déposer et des pylônes à implanter, sont situés au sein de parcelles agricoles, prairies de fauche ou pâturage essentiellement.

Un accès est possible à travers les prairies par installation d'une piste provisoire si nécessaire.

La création de piste provisoire se fait par la pose d'un géotextile (tissu isolant le remblai du terrain naturel) une fois la terre végétale décapée et réservée, recouvert de tout venant permettant une bonne assise pour la circulation. L'ensemble est retiré en fin de chantier et la terre végétale initiale est répandue à nouveau sur le site.



Exemple de piste provisoire sur géotextile.

A la fin des travaux, ces aménagements sont enlevés et le milieu est remis en état. La végétation reprend ses droits.

Pistes existantes

Dans le cas où les supports sont desservis par des pistes existantes, celles-ci pourront nécessiter un élagage ou une recharge en matériaux afin de les aplanir.



Chemin existant pour mener à un support.



Exemple de rechargement en matériaux d'un chemin existant.

4.2 Création des plateformes

La surface de travail des engins de chantier doit être plane et nue. Il peut donc être nécessaire de procéder à des nivellements et à une suppression temporaire des cultures en zone agricole.

Plateforme de travail

Située à l'emplacement de chaque nouveau support, elle est nécessaire aux opérations de réalisation des fondations, d'assemblage et de levage du pylône.

Elle est aménagée, comme les pistes, en fonction de la nature du terrain et des enjeux en présence.

87 plateformes de chantier de 150 m² environ seront aménagées au pied des supports construits.

Plateforme de déroulage

Pour le déroulage des câbles, des plateformes temporaires d'environ 200 m² seront également aménagées.

11 plateformes de déroulages seront aménagées.

Exemple de plateforme de déroulage.



4.3 Réalisation des fondations des pylônes

Leurs caractéristiques résultent d'études géotechniques notamment, afin de déterminer la nature du sol à l'endroit déterminé pour l'implantation de support. Deux types de fondations peuvent être utilisés : superficiels et profonds.

4.4 Mise en place des pylônes

Le remplacement d'un pylône nécessite plusieurs étapes :

1. Réalisation des fondations,
2. Assemblage du pylône par tronçons au sol,
3. Levage des tronçons de pylône à l'aide d'une grue,
4. Boulonnage du support sur ses fondations,
5. Déroulage des câbles,
6. Dépose de l'ancien pylône à la grue,
7. Remise en état des plateformes de travail après travaux.



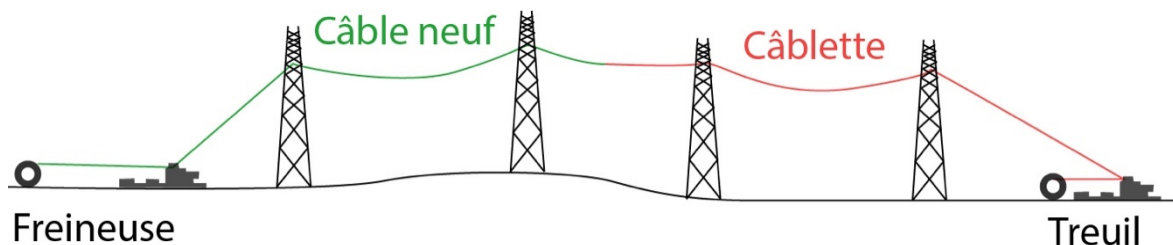
Levage des supports à la grue.

4.5 Déroulage des câbles

Ce déroulage est effectué selon la technique dite « sous tension mécanique » ce qui permet d'éviter que le câble ne touche le sol et ainsi permet de ne pas perturber les activités sous des zones surplombées.

Cette technique consiste à se servir d'une câblette pour tirer le câble qui, de ce fait, ne touche pas le sol.

De manière générale, les opérations de déroulage de câbles consistent à connecter le câble à un treuil qui le tire. Une freineuse est utilisée en bout de course pour réguler la tension et la vitesse du câble.



Ce matériel est positionné à l'aide d'un camion grue et si nécessaire, sur une plate-forme réalisée en plaques d'accès provisoires.

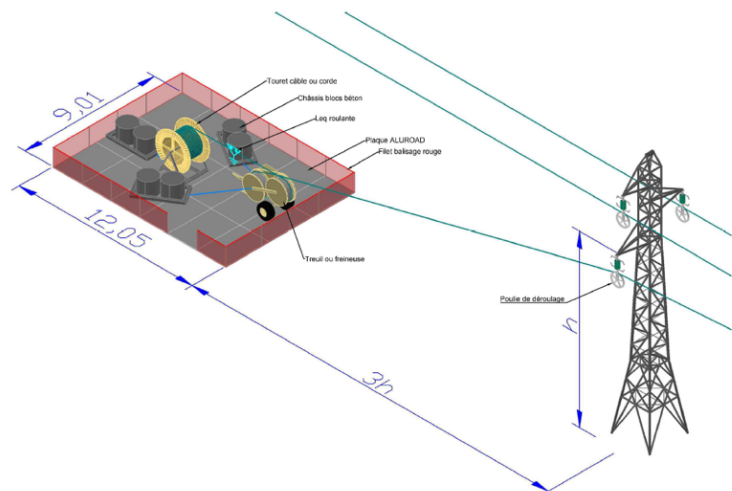
4.6 Dépose des câbles et des pylônes sur les tronçons reconstruits

La dépose des câbles se fait de manière similaire au déroulage.

La dépose de 131 supports existants est réalisée selon les étapes suivantes :

- découpe et évacuation des pylônes en tronçons à la grue,
- recyclage,
- arasement des fondations à -1m en règle générale.

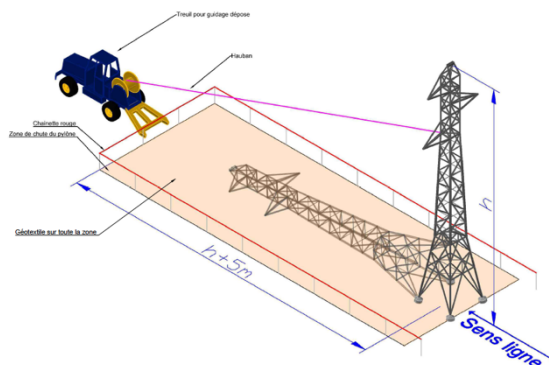
Plateforme DSTM pour enroulage des câbles



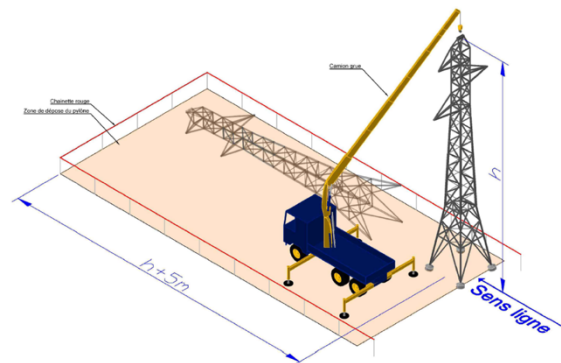
Le démontage des pylônes peut se faire de deux manières selon le contexte :

- Basculement du support à l'aide d'un treuil dans le sens des câbles de la ligne.
- Avec une grue ou un camion grue qui soulève puis couche le pylône. Selon son poids et sa dimension il est déposé en un seul morceau, ou en deux tronçons.

Dépose pylône par basculement:



Dépose pylône à la grue:



5 DONNEES CHIFFREES

Dans le cadre de ce projet, le bilan des travaux nécessaires est le suivant :

- Construction de 87 supports ;
- Construction de 87 plateformes de chantier de 150 m^2 environ localisées au pied des supports construits ;
- Construction et/ou renforcement de 87 pistes de 3,5 mètres de large permettant l'accès aux plateformes de chantier ;
- Construction de 11 plateformes de déroulage de 200 m^2 environ au centre des portées ;
- Installation de deux ou trois bases vies dont les surfaces et localisations ne sont pour l'instant pas connues (surface approximative de 1 hectare par base vie) dans des lieux déjà entropisés (hangar de ferme, entrepôt de stockage d'entreprises...).

Troisième partie : les milieux traversés par le projet

1 LE LINEAIRE DU PROJET

La reconstruction partielle de l'ouvrage se fera sur le même tracé que la ligne actuelle, excepté au bourg de Liozargues sur la commune de Roffiac, où le nouvel ouvrage sera ponctuellement dévié afin de s'éloigner des habitations.

La ligne aérienne RUEYRES - SAVIGNAC s'étire sur les contreforts est du Massif du Cantal. Depuis la Planèze de Saint-Flour au nord, elle traverse un plateau de moyenne montagne, s'étagant entre 800 et 1100 m NGF⁴. A la sortie du poste électrique de SAVIGNAC, la ligne aérienne traverse la voie SNCF Béziers – Neussargues. Elle chemine ensuite en parcelles agricoles, caractéristiques du contexte agropastoral du Massif Central : habitats herbacés entretenus par fauche ou pâturage. Le territoire traversé est très peu modifié par l'homme, mis à part l'exploitation agricole des parcelles.

Après la traversée de la RD926 et de l'Ander, le nouvel ouvrage quitte l'axe de l'ancienne ligne sur environ 2 km pour contourner le hameau de Liozargues par l'est.

Sur cette première partie jusqu'au franchissement de la vallée de l'Epie, la ligne traverse la ZPS « Planèze de Saint-Flour » et la ZSC « Zone humide de la Planèze de Saint Flour ». Elle chemine également sur environ 5 km dans le Parc Naturel Régional des Volcans d'Auvergne.

Une étude faune/flore ainsi qu'une analyse des incidences du projet sur les sites Natura 2000, ont été réalisées pour permettre d'appréhender l'intérêt des milieux concernés par le projet et de s'assurer que celui-ci n'altère pas la conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire.

La ligne aérienne appartient au bassin versant de la Garonne et au secteur hydrographique du Lot, alimentés par les sommets et les hauts plateaux du Cantal. De nombreux ruisseaux et rivières issus de ces massifs croisent la ligne aérienne : le Babory, l'Ander, le ruisseau de Liozargues, l'Epie, la Truyère à deux reprises, l'Argence morte et l'Argence vive.

Après le franchissement de l'Epie, la ligne aérienne intercepte le périmètre de protection du Château de Rochebrune.

Toutes les communes traversées par la ligne aérienne sont concernées par l'aléa feu de forêt hormis Coltines. Cependant, ce risque ne concerne que les rares boisements traversés par la ligne aérienne.

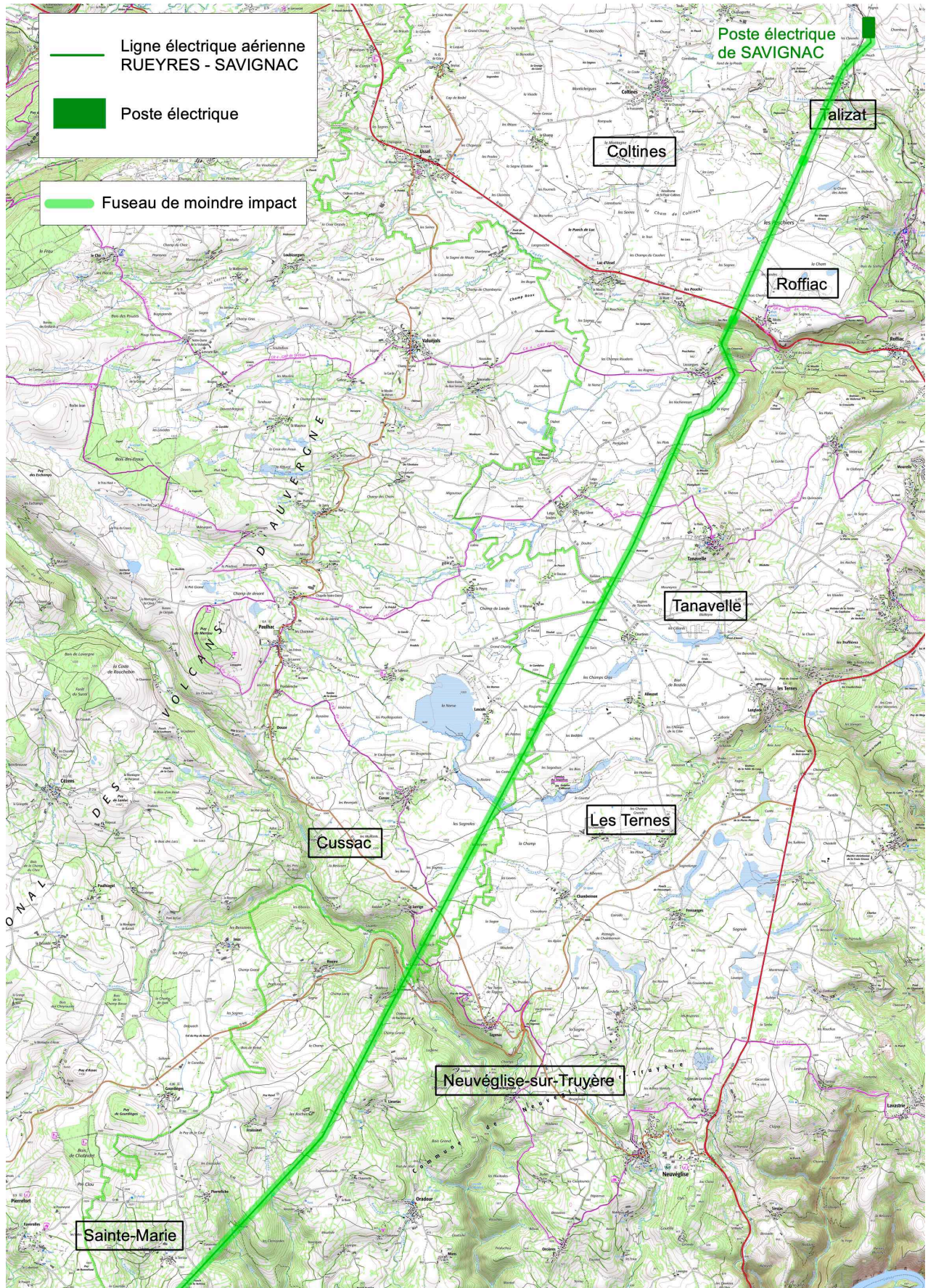
Le franchissement de la Truyère s'accompagne de la traversée de la ZPS « Gorge de la Truyère », du passage du département du Cantal vers celui de l'Aveyron et de l'entrée dans le Parc naturel Régional de l'Aubrac que la ligne aérienne traversera sur 12 km.

Les communes bordées par la Truyère sont soumises au risque de rupture de barrage (Plan Particulier d'Intervention), relatif aux barrages de Sarrans et de Lanau. Il s'agit des communes de Cantoin, Argence-en-Aubrac, Brommat, Paulhenc, Sainte-Marie et Neuvéglise sur Truyère

La ligne aérienne rejoint le poste de RUEYRES après avoir traversé une seconde fois la vallée encaissée de la Truyère.

⁴ Nivellement général de la France.

Ligne aérienne partie nord



Partie nord



Ligne SNCF au poste de SAVIGNAC.



La ligne à Liozargues.



Franchissement de l'Épie.



Château de Rochebrune.

Partie sud



Traversée de la Truyère.



La ligne à Cantoin.

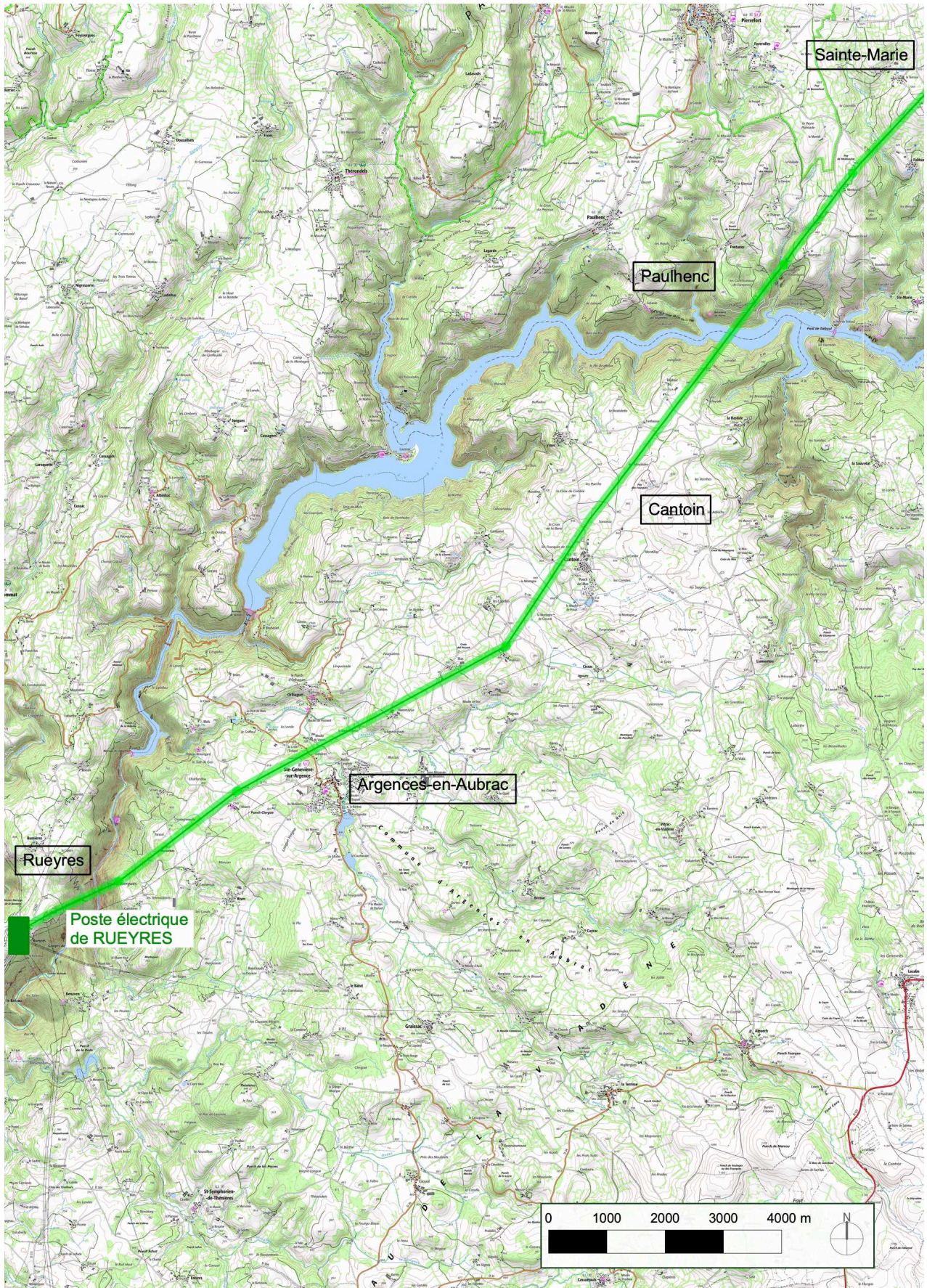


Paysage de l'Aveyron.



Poste de RUEYRES.

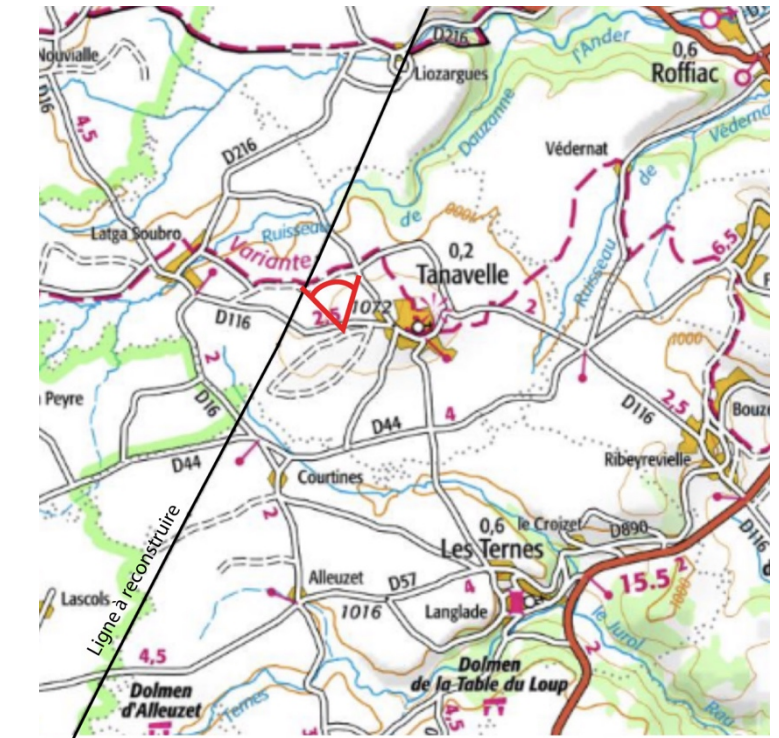
Ligne aérienne partie sud



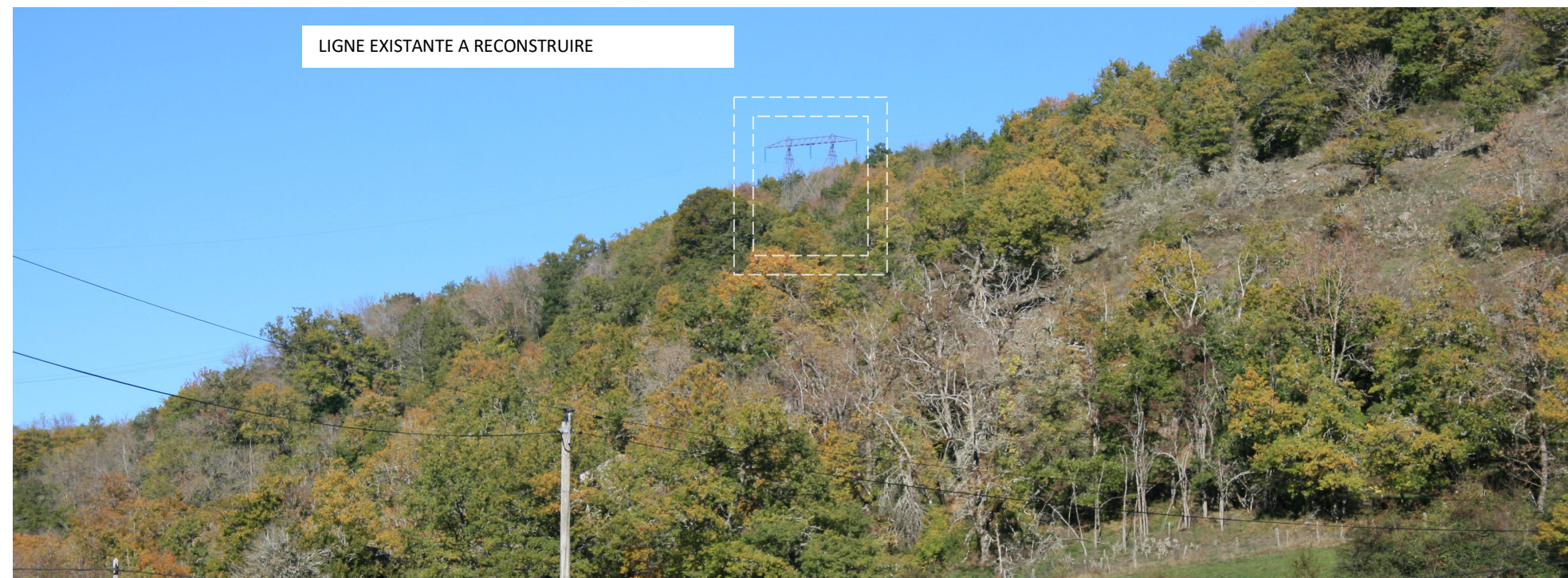
Paysages traversés par la ligne aérienne à reconstruire : La Planèze de Saint-Flour.



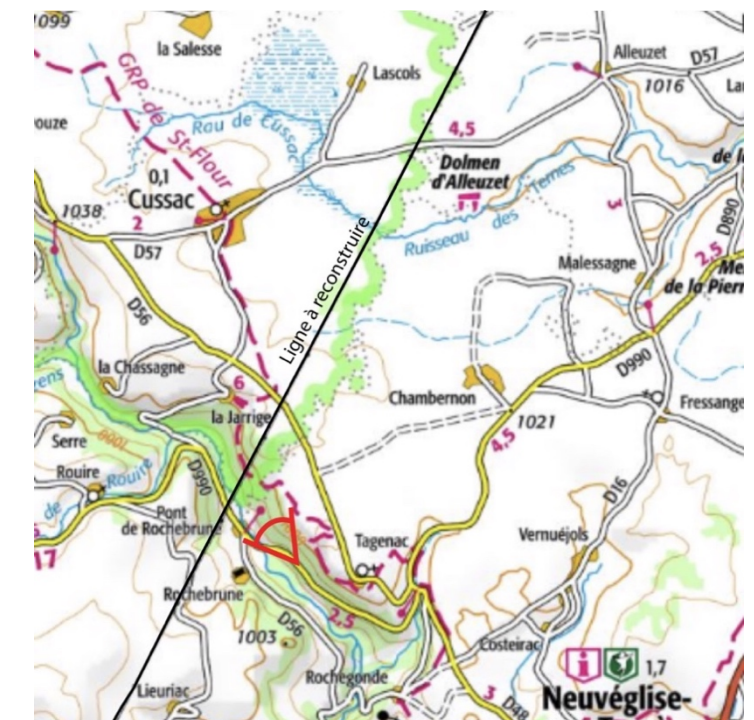
Depuis la RD116 et le village de Tanavelle, les supports sont vus en appui visuel sur le paysage, ce qui les rend particulièrement discrets.



Paysages traversés par la ligne aérienne à reconstruire : La vallée de l'Épie et l'entrée sur le plateau du Cézens.



La ligne est visible lorsqu'elle sort de son cocon vallonné et coupe les voies de circulations ou les vallées.



Paysages traversés par la ligne aérienne à reconstruire : Vallée de la Truyère à la retenue de Sarrans.



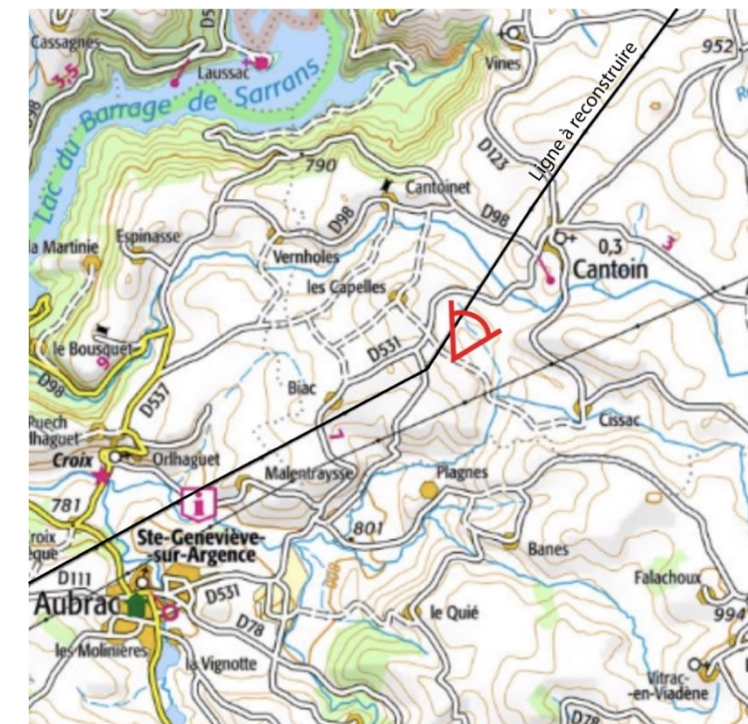
Depuis le Pont de Tréboul et la RD56, les pylônes sont en appui sur la végétation. L'œil peine à les deviner.



Paysages traversés par la ligne aérienne à reconstruire : Viadène.



Le relief et la présence de bosquets rendent les pylônes particulièrement peu perceptibles.



2 MESURES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER

En tant que concessionnaire de service public, RTE s'inscrit dans une politique de développement durable et est concerné par la démarche « éviter, réduire, compenser ».

Ainsi, au cours de l'élaboration du projet et notamment lors du choix du fuseau de moindre impact ainsi qu'au moment des choix techniques, l'évitement des effets négatifs notables du projet sur l'environnement, puis leur réduction et enfin, si nécessaire, leur compensation, a été recherchée, dans une démarche progressive de prise en compte de l'environnement.

La mise en place des mesures d'évitement et de réduction correspond à la détermination progressive de la solution technique de moindre impact. Elle implique une révision du projet initial et conduit peu à peu au projet décrit dans la partie I de l'étude d'impact. Peu d'impacts notables persistent au stade du tracé présenté dans la présente étude d'impact et, par conséquent, peu de mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets résiduels du projet sont à mettre en œuvre.

Dans le cas présent, en phase de conception du projet, le choix des emplacements des pylônes s'est appuyé sur quatre critères afin d'éviter au mieux les impacts :

- . critère technique (hauteur et silhouette des pylônes),
- . critère environnemental (évitement des espèces protégées),
- . critère paysager (utilisation du relief pour limiter autant que possible la hauteur et la visibilité des futurs pylônes),
- . critère humain (choix des emplacements en fonction des demandes des propriétaires et /ou exploitants agricoles).

3 MILIEU HUMAIN

3.1 Préservation du milieu physique

Émission de CO₂

Le chantier de reconstruction partielle de l'ouvrage RUEYRES - SAVIGNAC sera générateur de CO₂. Afin de limiter ces émissions, les mesures suivantes seront appliquées : limitation de la création de pistes d'accès, utilisation de matériaux recyclés, mise en place de l'éco-conduite afin de limiter la quantité de carburant consommé par les engins.

En phase exploitation, réduction autant que possible des pertes énergétiques.

Risque d'ornières ou de tassement des sols

La circulation des engins est susceptible d'entraîner la création d'ornières ou le tassement des sols. Afin de limiter ces effets, les mesures suivantes seront appliquées : travailler en période sèche, limiter les largeurs des pistes de chantier et de manière générale les emprises du chantier, rétablir la continuité des drains en place à l'origine. Suppression des pistes provisoires.

La création d'accès évitera au maximum les secteurs en pente des berges de l'Ander et de la Truyère afin de ne pas modifier de manière durable le terrain.

Risque de pollution des sols et des eaux.

En phase de travaux, la circulation, le stationnement, l'utilisation et l'entretien des engins de chantier, ainsi que le stockage dans les dépôts de chantier, peuvent entraîner des risques de pollution du réseau hydrographique et du sol, par déversement accidentel d'huiles, de lubrifiants, de solvants, de carburants et de peintures.

En phase d'exploitation, la présence d'une ligne électrique aérienne ne pollue ni le sol, ni les eaux. Cependant, la maintenance d'une ligne aérienne peut être à l'origine de risques de pollution du réseau hydrographique ou du sol par projection de solvants et de peintures (travaux de peinture des pylônes tous les 10 ans environ) ou par ruissellement des eaux sur les supports.

Les mesures suivantes seront déployées lors de la phase de chantier et lors de la maintenance de l'ouvrage : le matériel présent sur site sera maintenu en bon état et fera l'objet d'un entretien régulier, les hydrocarbures ou autres fluides polluants seront stockés sur une zone étanche permettant de recueillir un volume équivalent au moins à celui stocké, des kits anti-pollution seront disponibles sur le site du chantier afin d'intervenir très rapidement pour contenir, absorber et récupérer les polluants, les déchets produits lors du chantier feront l'objet d'une gestion spécifique afin de garantir leur traitement approprié.

De plus, la dépose des anciens supports se fera sur des bâches de protection pour éviter la projection au sol d'écailles de peinture.

Risque incendie

La phase chantier, est à la fois :

- soumise à la contrainte du risque incendie, puisque dans certaines zones, le chantier doit être arrêté lorsque le risque est fort.
- susceptible de provoquer un incendie par l'utilisation d'appareil générant des étincelles comme un fer à souder, une cisaille, etc.

Les communes du projet sont concernées par l'aléa feu de forêt ponctuellement sur les massifs boisés, mais quasiment aucun de ces massifs n'est traversé par la ligne aérienne.

Seul un espace boisé au nord de Liozargues, de part et d'autre de l'Ander, est traversé par la ligne aérienne et présente un aléa feu de forêt.

Pour la reconstruction de l'ouvrage aérien, la quasi-totalité des milieux surplombés abritent une végétation basse de type prairie, ce qui minimise le risque de départ de feu par amorçage entre un câble aérien et une branche d'arbre.

La phase travaux dans les milieux à risque incendie respectera les arrêtés préfectoraux d'interdiction de pénétration ainsi que les éventuelles recommandations du SDIS.

Pour les ouvrages aériens neufs, des dispositions constructives issues de l'arrêté technique de 2001 modifié sont adoptées dès la conception. Elles concernent l'augmentation des distances entre phases ou à la masse, le dimensionnement de l'isolement, l'installation de câbles de garde, la périodicité des campagnes d'élagage dans les zones rouges.

3.2 Préservation du milieu naturel

Le projet est strictement contraint par l'existence de la ligne actuelle. Les possibilités d'évitement sont donc limitées, mais elles restent possibles dans le détail du projet.

Dans le cadre de ce projet, les **mesures d'évitement** suivantes seront mises en œuvre :

- . Évitement des milieux propices à l'accueil d'espèces présentant un enjeu : haies, murets, prairies humides, cours d'eau et fossés, boisements.
- . Évitement des populations connues d'espèces protégées ou à fort enjeu et/ou de leurs habitats.
- . Les bases vies mises en place dans le cadre de ce projet seront implantées dans des zones sans enjeux écologiques et déjà entropisés. Les terrains pressentis feront l'objet d'une visite de la part d'un écologue afin de vérifier l'absence potentielle d'enjeu écologique sur les sites.
- . Limitation de création de pistes pour les travaux de dépose des supports existants.
- . Afin d'éviter tout dérangement occasionné aux espèces nocturnes, tout travail de nuit sera interdit lors de la réalisation des travaux.

Si des éclairages devaient être mis en place à certains endroits afin d'assurer la sécurité du personnel de chantier (exclusivement au niveau des bases vie), ils seraient orientés de façon à ne pas éclairer de structure paysagère propice aux déplacements des espèces nocturnes.

Les **mesures d'évitement** suivantes sont mises en place :

- . Remplacement de 40% des support à proximité immédiate d'un support existant. Cela permet la réduction des risques de destruction d'individus d'espèces animales et végétales.
- . Réduction au maximum des emprises des plateformes et des pistes d'accès.
- . Mutualisation des plateformes entre les travaux de dépose et de construction de supports.
- . Réalisation des travaux en dehors des périodes sensibles.
- . Balisage des zones sensibles. Afin de limiter les risques de dégradation des milieux naturels à enjeux présents à proximité immédiate des emprises du projet, ces milieux feront l'objet d'un balisage permettant la visualisation des secteurs sensibles.
- . Prise en compte des espèces exotiques envahissantes lors de la réalisation des travaux.
- . Mise en place de dispositifs de protection des eaux de ruissellement. Mise en place de dispositifs limitant la pollution des cours d'eau ainsi que la mise en suspension de particules fines (filtres à particules placés dans les fossés et les drains traversant ou longeant la zone d'étude).
- . Pose de plaques de roulage au niveau des zones humides : Afin de limiter l'impact des travaux de terrassement sur les zones humides (support n°321, 87N, 86N, 323 et 324), des plaques de roulage seront utilisées pour réaliser la piste d'accès et les plateformes pendant la phase chantier puis déposées à la fin des travaux. Approximativement 250 ml de plaques de roulage seront utilisées.
- . Pose de balises avifaune. En accord avec la LPO Auvergne Rhône-Alpes et la LPO Aveyron, ces balises seront installées entre les portées suivantes :
 - 116N à 117N ;
 - 110N à 112N et 112N à 113N ;
 - 107 N à 103 N ;
 - 100 bis N à 98 N ;
 - 78 N à 81 ;
 - 71 N à 76 N ;
 - 58 N à 61 ;
 - 54N à 55N ;
 - 38N à 50N ;

- . Bouchage des ornières créées en phase chantier pour la protection des amphibiens.
- . Gestion des layons forestiers en phase exploitation. Après finalisation des travaux, afin de limiter les risques de destruction de nichées présentes dans les layons forestiers situés sous la ligne électrique lors de son entretien visant la limitation de la hauteur de la végétation arborée, les travaux d'entretien des milieux embroussaillés et boisés ne seront autorisés qu'en dehors de la période de nichée des oiseaux.
Ainsi, les travaux d'entretien ne pourront se faire qu'entre début septembre et fin mars.
- . Prise en compte des Chiroptères lors de l'abattage des arbres. Après les inventaires réalisés, aucun arbre à cavité n'a été identifié. Cependant, préalablement à tous travaux d'abattage non prévu à l'heure actuelle, le passage d'un écologue sera réalisé afin de caractériser les risques de présence d'espèces animales dans les arbres concernés.

Mesures de compensation

Dans le cadre de ce projet, les impacts résiduels engendrés n'étant pas considérés comme significatifs pour l'ensemble des espèces animales et végétales concernées, la mise en place de mesures de compensation ne semble pas nécessaire.

Modalités de suivi

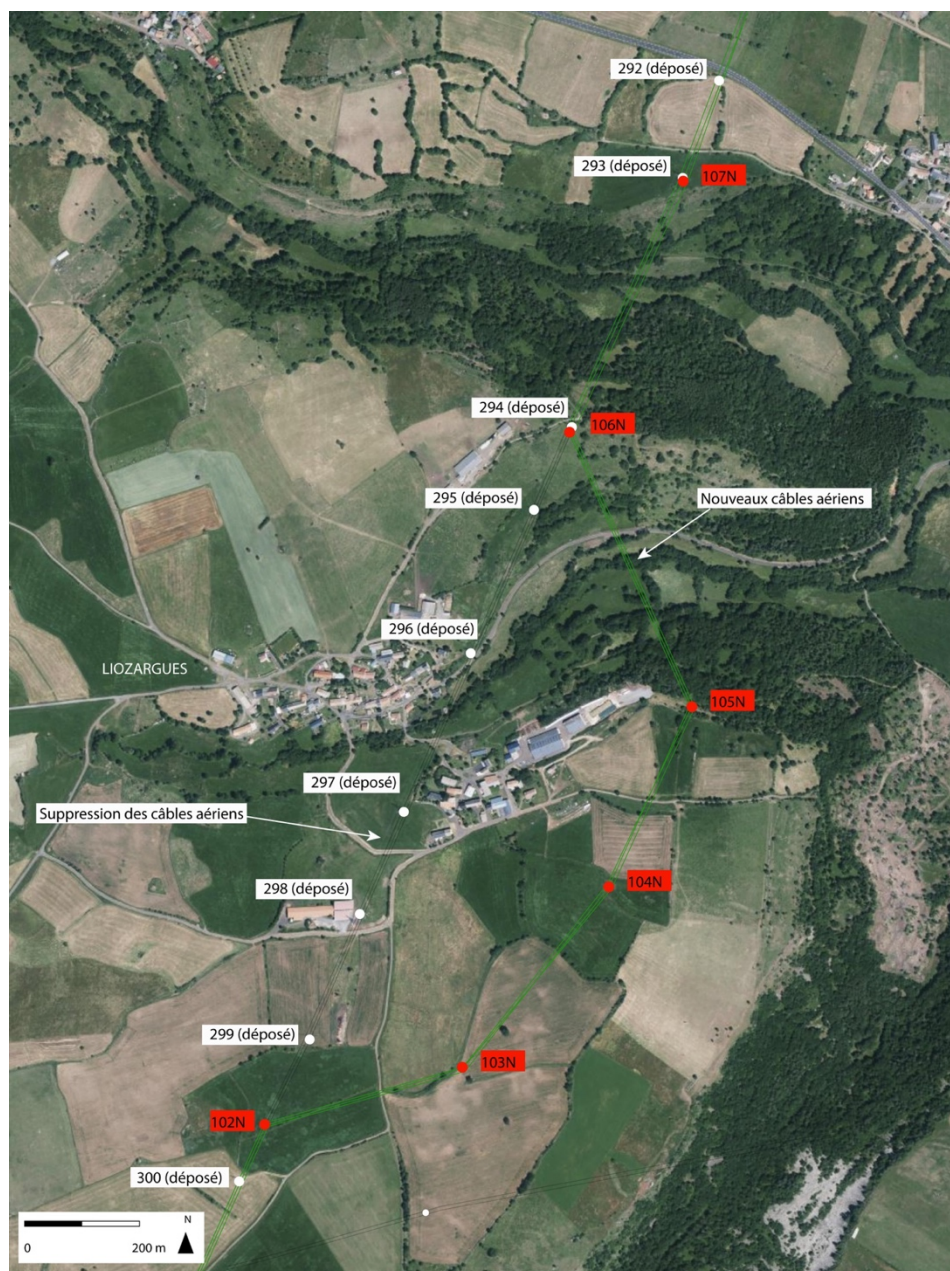
Un suivi écologique et naturaliste du chantier sera réalisé avec un encadrement des équipes opérationnelles lors des opérations de balisages et de création des aménagements puis au moins une visite mensuelle du chantier (la périodicité pourra être plus fréquente au printemps ou suivant le type d'opération prévues).

3.3 Préservation du milieu humain

La reconstruction partielle de la ligne RUEYRES - SAVIGNAC sur le même tracé, constitue une difficulté technique du fait de la proximité entre les câbles électriques sous tension et les travaux de construction de pylônes. Cependant, cette solution a été privilégiée afin que le nouvel ouvrage aérien bénéficie de la bonne intégration au cadre de vie de l'ancienne ligne.

A Liozargues, la ligne à reconstruire est déviée afin de supprimer la proximité du hameau. Cette déviation, validée en concertation avec les acteurs du territoire occasionne une sur-longueur de 200 mètres par rapport à un tracé en lieu et place de l'actuel.

Déviation de la ligne aérienne à Liozargues



Étude fine de l'implantation des supports par rapport aux maisons d'habitation afin d'éviter dans la mesure du possible :

- la proximité immédiate des habitations,
- l'implantation d'un support en aval d'une maison,
- l'implantation d'un support proche d'une habitation et dans le champ de vision de ses fenêtres,
- l'implantation d'un support en face de la façade principale d'une habitation.
 - Dans le cas où l'interruption de la circulation ne serait pas possible, des portiques de protection ou des passe-câbles seraient mis en place.
 - Ces mesures sont valables pour la pose des câbles ainsi que pour la dépose des anciens câbles.
 - La recherche des futurs emplacements de pylônes, s'est effectuée en collaboration avec les exploitants des parcelles.
 - Sauf demande particulière, les nouveaux emplacements sont recherchés dans la mesure du possible en bordure de parcelle.

3.4 Préservation du paysage et patrimoine

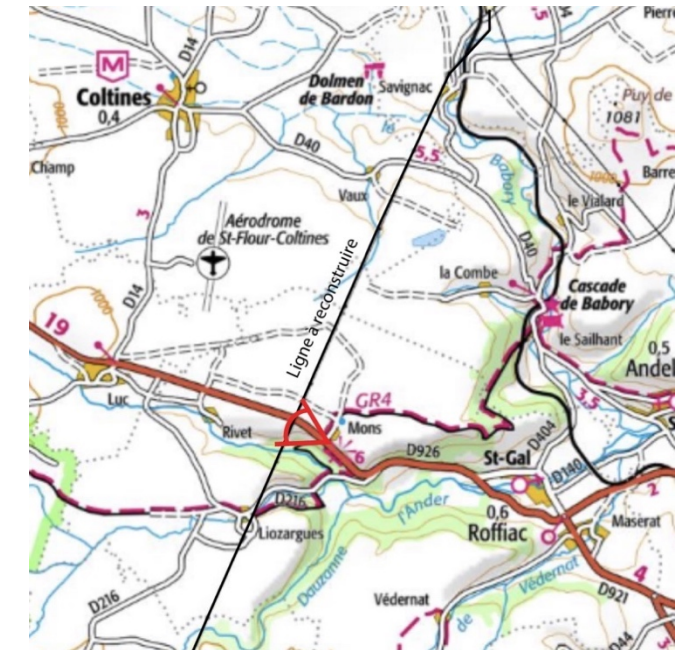
L'impact global de la ligne aérienne sera amélioré par la suppression de 44 supports.

Trois pylônes sont aujourd'hui situés dans le périmètre de protection du Château de Rochebrune (les numéros 343, 344 et 345). La reconstruction partielle de l'ouvrage permettra la suppression du numéro 345.

Pour le présent projet, la **ligne aérienne** traverse différentes ambiances paysagères, et la reconstruction partielle de la ligne interviendra dans les mêmes paysages,

Simulation depuis la RD926 entre Roffiac et Ussel : vue sur la ligne à reconstruire

Lorsque cela est possible, comme ici, les nouveaux pylônes sont éloignés des axes de circulation afin de limiter leur présence visuelle pour l'automobiliste. Dans ce paysage naturel, la présence de bosquets d'arbres participe à l'insertion paysagère de l'ouvrage.



ETAT INITIAL

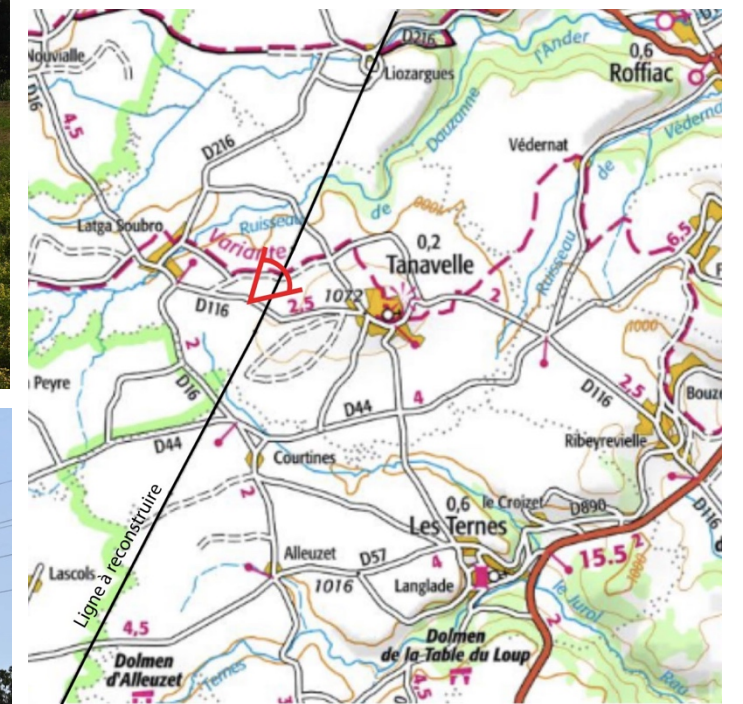


SIMULATION



Simulation depuis la RD116 en contrebas du village de Tanavelle : vue sur la ligne à reconstruire

A cet endroit, le paysage ouvert permet la vue des pylônes en enfilade. La reconstruction de l'ouvrage limite légèrement cet effet d'enfilade et diminuant le nombre de support.



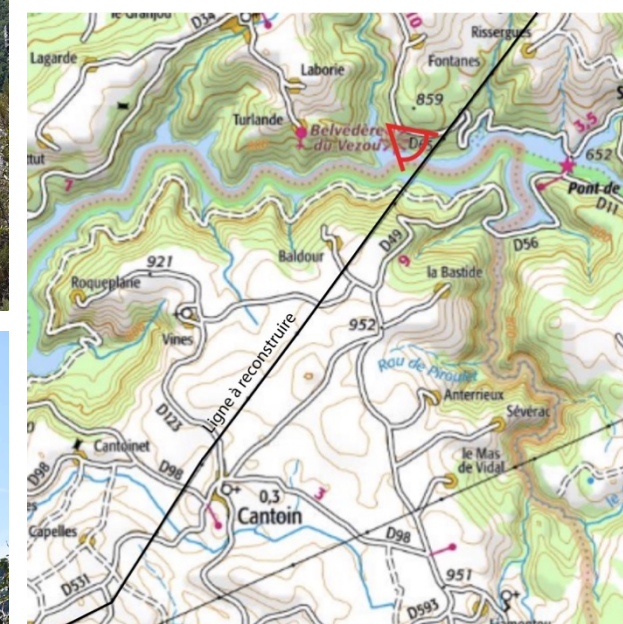
Simulation de la traversée de la vallée de la Truyère : vue sur la ligne à reconstruire

A la traversée de la Truyère, la ligne est très peu visible. Seul le versant côté sud, est marqué par la tranchée forestière. Sa reconstruction partielle ne modifiera pas cela.

ETAT INITIAL



SIMULATION



Simulation depuis le château de Rochebrune : vue sur la ligne à reconstruire

Trois pylônes sont actuellement situés dans le périmètre de protection de 500 m du monument historique (les n°343, 344 et 345). La reconstruction partielle de l'ouvrage permettra la suppression du numéro 345.

Situé dans son écrin boisé, le château est orienté au sud-est. Les supports situés dans le périmètre de protection de 500 m ne sont pas visibles depuis le château. Le seul visible est le n°340 situé à 1,3 km du monument et visible en crête sur la photo ci-dessous. Il sera remplacé en lieu et place.



Quatrième partie : compatibilité avec les documents d'urbanisme

1 DOCUMENTS D'URBANISME

Les communes de Roffiac, Cussac, Sainte-Marie, Paulhenc, Cantoin et Brommat ne disposent pas de PLU. Sur ces communes c'est le RNU qui s'applique.

Les communes de Tanavelle et Neuvéglise-sur-Truyère disposent d'une carte communale.

Sur les communes de Talizat, Coltines, Andelat, Paulhac, Les Ternes et Argences-en-Aubrac, un PLU s'applique.

Concernant les communes de **Tanavelle et Neuvéglise-sur-Truyère**, la ligne aérienne surplombe des terrains situés en Zone Naturelle non constructible des Cartes Communales. La loi n°2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (dite ELAN) précise la liste des exceptions prévues dans les secteurs dits inconstructibles.

Sont autorisées des constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur le terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels ou des paysages.

La présence d'une ligne électrique aérienne est compatible avec l'activité agricole.

L'ouvrage aérien est donc compatible avec les cartes communales de Tanavelle et Neuvéglise-sur-Truyère.

Sur les communes de **Roffiac, Cussac, Sainte-Marie, Paulhenc, Cantoin et Brommat** où le Règlement National d'Urbanisme s'applique, les constructions peuvent être autorisées dans les parties urbanisées de la commune. En dehors des parties urbanisées de la commune sont autorisées les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole, à des équipements collectifs dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur le terrain sur lequel elles sont implantées.

En conséquence, l'implantation de la ligne aérienne dans et en dehors des parties urbanisées des communes est autorisée dès lors qu'elle n'est pas incompatible avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière.

La présence de la ligne aérienne en prairie agricole n'est pas incompatible avec l'exercice de l'activité agricole de la zone.

Sur les communes de Roffiac, Cussac, Sainte-Marie, Paulhenc, Cantoin et Brommat, le projet est donc compatible avec le RNU.

Le tableau ci-dessous présente les différentes zones des PLU concernées par la reconstruction partielle de l'ouvrage ainsi que la compatibilité avec le règlement.

Communes	Document d'urbanisme	Zones concernées	Extrait du PLU et Compatibilité
Talizat	PLU 04/06/2018	N A U1	Les dispositions générales autorisent les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et ouvrages d'infrastructure ou de superstructure. Ces ouvrages peuvent déroger à l'ensemble des articles du règlement de la zone. Le projet est donc compatible avec le PLU de Talizat.
Coltines	PLU 20/12/2013	A	Le règlement de la zone A indique que les « Équipements d'infrastructure d'intérêt public sont autorisés sous réserve du respect de l'environnement et de l'intégration au site. » La hauteur maximale n'est pas précisée. Les constructions devront respecter un recul minimum de 15 m de l'axe des routes départementales et 8 m de l'axe des autres voies. Adaptations mineures : les dispositions des articles 3 à 13 ne peuvent faire l'objet que d'adaptations mineures, rendues nécessaires par la nature du sol, la configuration des parcelles ou le caractère des constructions avoisinantes. NB : les démolitions sont soumises a permis de démolir. Le projet est compatible avec le PLU de Coltines.
Andelat	PLU 18/07/2019	N et zone humide protégée	Art 1 : Tout aménagement ou utilisation du sol, susceptible de compromettre l'existence, la qualité, l'équilibre hydraulique et biologique des zones humides, notamment les remblais, les déblais et les constructions sont interdites. Art 2 : Les constructions et installations nécessaires aux services publics, dans la mesure où toutes les précautions sont prises au niveau de leur impact sur l'environnement et sous réserve de leur intégration paysagère sont autorisées. Adaptations mineures : Les constructions et installations assurant une mission de service public de transport d'énergie (électricité, gaz...), ne sont pas soumis aux dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 16 des titres II à V du présent règlement. La hauteur des pylônes peut faire l'objet d'une adaptation mineure. Le projet est compatible avec le PLU d'Andelat dès lors qu'il ne porte pas atteinte aux zones humides. La proximité de prairies humides concerne les pylônes 285/285N et 286/286N. Cependant, grâce aux mesures d'évitement (balisage) les zones humides seront évitées.
Paulhac	PLU 20/11/2017	Aa (peut être aucun pylône)	Toutes les constructions sont interdites à l'exception de celles nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. Adaptations mineures possibles. Le projet est compatible avec le PLU de Paulhac.
Les Ternes	PLU 12/04/2013	A	Les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisés. Hauteur à l'identique ou effort d'intégration paysagère.
		N	Autorisé à condition de ne pas créer de gêne à l'activité agricole et de nuisance et risques pour les voisins. Hauteur à l'identique mais adaptations mineures possibles. Le projet est compatible avec le PLU des Ternes.
Argences-en-Aubrac (12)	PLU 04/09/2020		Dispositions générales : les installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics ne sont pas soumises aux dispositions des articles 10 à 13 du règlement sous réserve que toutes les dispositions soient prises pour limiter leur impact paysager sur le site et les perspectives paysagères.

		N, Np, Ncd, A, Ap	<p>La ligne est en Espaces Boisés Classés mais l'espace sous la ligne est déclassé.</p> <p>Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics sont autorisées dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.</p> <p>Autorisées comme en N. Hauteur non limitée.</p>
		Ub	<p>Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics sont autorisées à condition que leur implantation n'engendre pas de nuisances et de risques pour la sécurité des voisins, et qu'elles s'intègrent dans l'environnement naturel et bâti.</p> <p>La hauteur n'est pas limitée sous réserve que le projet tienne compte de l'intégration dans le quartier et dans le paysage.</p>
			Le projet est compatible avec le PLU d'Argences-en-Aubrac.



Le réseau
de transport
d'électricité



RTE - Centre de Développement Ingénierie
de Lyon
1, rue Crépet
CS 30728
69367 LYON cedex 07